Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 128 de 2005

# GREMIAL ÚNICA DEL TAXI (CPATU)

**Delegación**

**Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 14 de junio de 2005**

**(Sin corregir)**

| | |
|---|---|
| **PRESIDE:** | Señor Representante Sergio Botana. |
| **MIEMBROS:** | Señores Representantes Juan José Domínguez, Cosme David Doti y Julio Fernández. |
| **DELEGADOS DE SECTOR:** | Señores Representantes Eduardo Brenta y Jaime Mario Trobo. |
| **INVITADOS:** | Señor Presidente de (CPATU) Oscar Dourado y contador Mario Soca Robaza, Secretario. |

**SEÑOR PRESIDENTE (Botana).- Habiendo número, está abierta la reunión.**

La Comisión tiene el gusto de recibir a una delegación de la Gremial Única del Taxi -CPATU-, y en especial a los señores Oscar Dourado, Presidente, y al contador Mario Soca Robaza, Secretario, que son quienes van a hacer uso de la palabra. Hemos tomado contacto con el Presidente del Directorio del Banco de Previsión Social para conversar sobre este y otros asuntos, por lo que nos parece muy importante recibir la inquietud de la gremial respecto a este tema.

Les pedimos disculpas porque no es mucho el tiempo de que disponemos, en la medida en que se ha fijado una sesión extraordinaria de la Cámara para la hora 15.

**SEÑOR DOURADO.- Días pasados también estuvimos en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas expresando la preocupación que nos genera la posibilidad de que se quite el ficto de aportación al BPS en el sector del taxímetro. Esa preocupación se hizo realidad. Desde toda una vida nuestro gremio hace aportes a la seguridad social de acuerdo con un ficto. Según documentación que tenemos eso se viene dando desde 1945, pero para el caso de los aquí presentes es desde siempre. Mi familia está en este rubro desde 1953 y muchos llegamos a este sector para solucionar un problema de ocupación, pero hoy esta actividad es el eje del sustento de nuestra familia.**

Los relevos que se realizan a la hora 16 y a las 4 son una costumbre de siempre y es la que utiliza el taxi en el mundo. El ficto nos da una protección en cuanto a la aportación al BPS, una seguridad tributaria y además está muy cercano a la realidad. Si bien es cierto que el ficto es de $ 5.700 y algunos trabajadores ganan

$ 6.000, también hay muchos que ganan $ 5.200 o $ 5.400. La pretensión es que el ficto se adecue a la realidad. Si no tuviéramos un ficto, los trabajadores del taxi no podríamos tener la tenencia del vehículo desde la hora16 hasta las 4, porque se estarían generando horas extras. Como hoy estamos exonerados del aporte patronal, esta situación significa un achicamiento del salario real que recibimos, que es el 27% del bruto de lo que recauda el auto en la jornada de labor acostumbrada. Si tuviéramos que pagar la comisión correspondiente por esa hora extra, por cada hora trabajada después de las ocho horas de la tenencia del vehículo, tendríamos que abonar el 54% del bruto de lo que recauda el auto. A esto se le suma un 37% del combustible, más otras incidencias. Esto nos llevaría a tener que cambiar nuestra forma de trabajo de siempre y a mantener un conflicto con los 4.560 trabajadores del taxi registrados en el BPS. Está por demás demostrado que hemos tenido una buena convivencia, ya que esta directiva está en la gremial desde hace cuatro años y no hemos tenido que lamentar ningún paro o conflicto de cualquier índole. Quiere decir que hemos encontrado en el diálogo maduro y en la conversación fraterna entre trabajadores y microempresarios el camino a recorrer con éxito. En momentos tan difíciles en lo económico nuestro sector del taxímetro no ha tenido ni un solo problema.

Esto también ha dado fidelidad de pago al BPS, como lo registra la carpeta que les vamos a entregar, donde figuran los aportes hechos a la seguridad social en los meses de enero, febrero y marzo de 2005. En enero contamos con 7.637 aportantes, en febrero con 7.660 y en marzo con 7.760. Venimos incrementando casi cien aportaciones mensuales a la seguridad social en los últimos tres meses. Esto habla de que nuestro sector es responsable. Hay que tener en cuenta que hay 3.000 taxímetros y 7.760 aportantes entre dependientes y no dependientes. Por lo tanto, no tenemos trabajadores en negro, a diferencia de lo que sucede en otros sectores.

También quiero que sepan que la tecnología no sustituye al conductor del taxímetro. Cuando hablamos de tecnología nos referimos a la seguridad de los trabajadores del taxi, pero siempre detrás de un volante tiene que haber un taximetrista. Hay muchas empresas en las que las horas extras no son relevantes en el salario, pero en el taxímetro representan el 27% del bruto de lo que recaudamos. Como decía mi padre, cuando el taxi trabaja, nosotros trabajamos y cuando el taxi descansa, nosotros descansamos. ¿Qué quiere decir esto? Que cuando el taxi está roto, no cobramos salario porque no trabajamos. Por ese motivo trabajamos los sábados y los domingos. A veces, el auto está roto el lunes, el martes y el miércoles, entonces, el domingo, que habíamos decidido ir a comer un asado, tenemos que laburar. Esta es la realidad que hemos tenido desde siempre.

Para ser justos, hay que tratar diferente lo que es diferente. Nuestra actividad es diferente, al igual que la del transporte de carga o internacional. La tenencia del vehículo de taxímetro posibilita que el trabajador tenga su medio de transporte en las horas de relevo, arme el trabajo en la forma más conveniente y tome un descanso cuando lo considere oportuno. En las doce horas que el trabajador está a cargo del taxi sería imposible controlar en qué momento descansó. Muchas veces, dada la convivencia que tenemos, le pedimos al conductor que nos venga a buscar dos horas más tarde porque tenemos un cumpleaños o dos horas antes para aprovechar la salida de los bailes y redondear el salario. Esta es la realidad del taxímetro.

La fragilidad que tiene la economía del sector se demuestra en las largas colas de taxi que hay en Montevideo en todas las esquinas. En virtud de esta fragilidad económica -que no es de copas, sino de personas- tenemos que ser muy cuidadosos al cambiar cualquier variable. En nuestro gremio, la aportación ficta a la seguridad social es vital para el relacionamiento de todos los participantes en la actividad del taxi; no podemos tocar lo más importante de nuestra economía. Algunos pretenden que diariamente hagamos la liquidación del salario del trabajador y paguemos lo real. Tenemos 7.760 realidades diferentes todos los días. Quiere decir que tendríamos que hacer 7.760 liquidaciones diarias, los treinta y un días del mes. Además, en nuestro gremio, la contabilidad se lleva en un cuaderno y muchas veces, los primeros $ 200 que hace el trabajador son para llevarlos a su casa lo antes posible para bancar la olla. Esta es la realidad que tenemos, tanto los que somos dueños de esta microempresa como los que son dependientes, porque la malaria nos ha igualado en lo económico. Esto también nos ha posibilitado tener esta convivencia, porque el chofer de taxi sabe lo que recauda cada día y la injerencia que en esta actividad tienen el combustible y el salario.

No somos un gremio de oportunistas, porque ellos duran lo que dura una oportunidad. Somos un gremio de gente de trabajo que involucra a 7.760 familias, que hoy están registradas en el BPS y tienen solo un 1% de atraso mensual, según datos del Banco de Previsión Social. No queremos poner en peligro la recaudación del Estado. Pagamos mes a mes y no estamos atrasados en el BPS ni en la DGI. La actual propuesta pone en situación crítica a un gremio que gozaba de una salud bastante buena y que no pedía ayuda al Gobierno. Lo

que precisa este país es gente que trabaje como lo hacemos nosotros. Lamentablemente, Uruguay está dividido entre los que tienen trabajo y los que no tienen. Nosotros, los taxistas -7.760 familias solamente en Montevideo-, tenemos trabajo y lo queremos conservar. Somos una microempresa como muchas otras y sabemos que podemos jugar un rol muy importante en la solidez económica de este país. Muchas veces se ha apostado a otras microempresas -no estamos en desacuerdo que se haga- con préstamos de la Corporación Nacional para el Desarrollo y del Banco de la República, y esas ideas se han visto frustradas, con el desánimo que causa que un proyecto no progrese. Actualmente, en el taxi hay 7.760 puestos de trabajo. Nuestra gremial fue fundada en el año 1931. Hace 74 años que esta gremial está trabajando y 100 años que el taxi está en la sociedad uruguaya. Representamos a 5.200 taxistas de todo el país -hay 2.200 permisos de taxímetros- que desempeñan, al igual que nosotros, esta actividad de la misma manera. Muchos de ustedes conocen la realidad del taxi y saben que lo que estamos diciendo es así. El aporte ficto nos daba la certeza tributaria y la seguridad de no atrasarnos en el BPS y generar deudas que después no podemos pagar. Pero a partir del 1º de julio no vamos a poder pagar más por ficto. Entonces, ¿cómo vamos a pagar los taxistas a partir del 1º de julio? Si no tenemos un ficto, no vamos a poder pagar y no vamos a tener tranquilidad en nuestras familias. A eso se debe la numerosa delegación que hoy los visita. El número de integrantes de la delegación aumentó y también aumenta nuestra preocupación. Como los compañeros quieren tener la información de primera mano, hoy fueron al Ministerio de Economía y Finanzas, vinieron a esta reunión y a la hora 16 se van a reunir con el Ministro Astori. Asimismo, hoy a la hora 19 y 30 nos reuniremos en Asamblea con carácter grave y urgente, porque este tema nos involucra a todos, a nuestras familias, a nuestros hijos. Si alguno de ustedes quiere participar de esa multitudinaria asamblea en la tarde de hoy, con mucho gusto los recibiremos para sentir su apoyo.

**SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera que se nos informe sobre el costo que implicaría el nuevo régimen propuesto para las empresas de taxímetro y cuáles serían los costos de control que ustedes suponen tendría el Banco de Previsión Social.**

**SEÑOR SOCA.- Antes que nada, quiero decir que es un honor participar de esta Comisión -que es la que se vincula a nosotros por la actividad-, para defender a un gremio al que hemos adherido desde el nacimiento, puesto que mi padre -al igual que el de otros compañeros aquí presentes- desde siempre fue dirigente del taxi.**

Lamentablemente, el motivo por el cual venimos a este ámbito no es grato, porque se ha generado un problema donde no lo había. Sin desmerecer la autonomía del Banco de Previsión Social, creemos que ha tomado una decisión a destiempo, cuando existía una Comisión en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social que entre otras cosas tenía a su cargo el estudio de la aportación al BPS. Esa Comisión estaba integrada por un delegado del propio Banco de Previsión Social, uno del Ministerio de Economía y Finanzas, uno de los trabajadores y por nosotros.

Como decía, se nos generó un problema antes de tiempo, ya que nos empezamos a reunir en el Consejo de Salarios para considerar el tema de los salarios, para discutir lo que se tiene que discutir en ese ámbito, y resulta que ahora tenemos que estar hablando por todos lados de un problema que no existe.

En este sentido, el compañero directivo Antonio Derderián obtuvo información de que desde 1945 el BPS reconoce el ficto en el sector. Se trata de una forma de denominación, porque el monto de la retribución habitual promedio es muy similar a lo que hoy se denomina ficto. Entonces, estamos proponiendo en todos los ámbitos cambiar esa denominación por la de monto imponible, para que no se piense que hablamos de valores por debajo de lo que debemos aportar.

Yo no puedo responder cuál es el monto de fiscalización que va a tener el Banco de Previsión Social. Lo que sí puedo decir es que el costo actual es muy sencillo, porque simplemente se analiza el giro taxi, es decir, la aportación de un dependiente y de un propietario por el mínimo. De manera que el control de la aportación hoy es muy sencillo por lo que, sin lugar a dudas, el costo tiende a cero.

Ante la nueva realidad -que en materia de recaudación va a ser similar a la actual, porque la torta no ha crecido: el problema es cómo la partimos-, un componente de los participantes a esa reunión -el BPS- se adelantó diciendo que quiere una mayor parte de la torta. Ahora bien: si analizamos quién la va a pagar, advertiremos que será el trabajador, teniendo en cuenta que el monto de la aportación será mayor. Además, nuestra actividad está exonerada de aportes patronales; esto es lo que la ha hecho viable en todo este tiempo.

Para nosotros, como microempresarios, por ese ingreso adicional al actual, el dependiente prácticamente no tiene costo; todo lo aporta el trabajador.

Por otra parte, esto genera un costo muy importante a las microempresas, que tiene que hacer verdaderas liquidaciones de sueldo para efectuar ese cálculo diario porque, como se sabe, el monto recaudado varía día a día. Hay una comisión del 27% y de ahí surge el salario; a este salario habrá que aplicarle los porcentajes: hoy es un 20,125%, pero esto puede variar. Adviértase que se tiene en cuenta la franja de los tres salarios mínimos nacionales; en fin, se trata de algo realmente complejo.

Para mí -tengo una segunda profesión, la de contador- tal vez no sea complicado todo esto, pero esa no es la realidad de nuestro gremio.

Aquí hay varios Diputados del interior del país, pero nosotros estamos hablando de Montevideo y de las reglas de juego que aquí imperan. ¿Y qué pasa con esas reglas de juego en el interior?

Esta situación unilateral ha movido algo que venía desde el año 1986 por un decreto del Consejo de Salarios anterior y que tenía -como hoy se decía- tres soportes.

El primero es el 27% de remuneración por todo concepto.

El segundo es la jornada de costumbre del sector. En este sentido, la tenencia del vehículo va hasta las 12 horas, como ocurre en todas partes del mundo. Como ya se dijo, no podemos tratar igual a lo diferente. Y la situación en la actividad del transporte, en particular en la del taxi, en todo el mundo es similar a la nuestra. Por lo tanto, la legislación deberá contemplar las características de la actividad; por eso, el artículo 169 de la Ley Nº 16.713 habla de la construcción y del transporte.

El tercer soporte es la aportación por el régimen de monto imponible. Como decía cuando hablé de la reunión que se hizo y del pedazo de torta, ya de entrada uno de los participantes pidió algo más. ¿Y a quién? A nuestros trabajadores, quienes igual que nosotros, están en una situación crítica. Téngase presente que estamos hablando de la jornada de costumbre del sector que se ubica en el entorno de los $ 5.700 o $ 6.000 mensuales. Eso es lo que gana cualquiera de los que me acompañan hoy o mis hermanos, quienes en este momento están trabajando en el taxi; algunos tienen que trabajar y otros debimos venir acá. Mis hermanos ganan la cifra de la que estoy hablando; seguramente esa es la realidad de muchos amigos de ustedes porque, ¿quién no tiene un amigo o un conocido taxista? Entonces, verán que lo que estamos diciendo refleja la realidad.

Hemos planteado -y no hemos tenido respuesta- que no conocemos ninguna norma de la Organización Internacional del Trabajo que limite la jornada del taxi a ocho horas. En el mundo, la jornada de costumbre son los turnos; de manera que cuando decimos que se nos pretende generar un problema donde no lo hay, esa es la realidad, porque nosotros no estamos en conflicto con nuestros trabajadores. No existe esa puja; entonces, que no se nos quiera llevar a decirle al trabajador: "Tu tienes que trabajar ocho horas porque yo voy a colocar a otro y en vez de dos turnos va a haber tres". Eso no es viable, porque el trabajo no da. Si esa hubiera sido la solución, en el mundo, en los países desarrollados -no hablemos de los que están en crisis, como el nuestro-, el taxi funcionaría con tres turnos.

Ustedes podrán decir que esta es la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas y que los asuntos laborales se manejan en la Comisión de Legislación del Trabajo y el de la aportación en la Comisión de Seguridad Social, pero todo esto tiene mucho que ver con la actividad del taxi en todo el país. Hemos venido a apelar a la sensatez porque queremos cambiar -no se trata de que seamos conservadores y de que no queramos cambiar-, pero el cambio debe proteger nuestra herramienta de trabajo, que es la unidad que nos da vida a nosotros y a nuestros dependientes.

Por lo tanto, en virtud de que tienen otros compromisos, no vamos a seguir efectuando comentarios. Vamos a dejar "El Taxi Diario", que acaba de salir y que tiene varias explicaciones de nuestra argumentación, así como la carpeta con los argumentos legales que nos llevaron a presentar el recurso frente al Banco de Previsión Social. Quiero subrayar que nos obligaron a presentarlo; nuestra gremial no quería hacerlo, porque entiendo que desde siempre hemos sido respetuosos con el Banco de Previsión Social.

¿Cuál es nuestra mejor prueba? Lo que dice el propio Banco de Previsión Social: que hay más de siete mil personas cotizantes y que esa cifra va en aumento. Esta información es de este año. Acá no estamos hablando de gente que no contribuye al país ni de gente que no valora la previsión social. Por el contrario, como la valoramos y mucho, no queremos que se nos lleve a un régimen -que es el que rige en otras actividades- en el que se dice una cosa y se hace otra. Nosotros queremos seguir defendiendo este régimen, cuya fuerza está en la cotización, porque los números dicen que hemos pagado siempre y por el 100%.

**SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera pedir a la gremial que nos envíe una estimación del costo que representaría para cada empresa del taxi agregar un nuevo sistema de administración, y también un detalle del nuevo régimen propuesto por el Banco de Previsión Social, a los efectos de contar con esa información antes de concurrir a la entrevista con el BPS. Creo que es un detalle bien importante para nosotros.**

**SEÑOR TROBO.- Creo que es muy importante la presencia de CPATU.**

Quisiera saber cuándo entrará en vigencia este régimen, porque se mencionaba una última resolución, que ya tiene muchos años, que sería bueno conocer.

Asimismo, me gustaría saber si el Banco de Previsión Social anunció que iba a modificar el régimen de aportación con tiempo suficiente como para poder, inclusive, plantear preocupaciones e inquietudes acerca de una transformación radical, como esta que se está planteando.

También sería interesante conocer si ustedes saben que haya por parte de quien fija la tarifa, que es el Poder Ejecutivo, una disposición a trabajar sobre la nueva tarifa en función de esta cuestión, porque evidentemente los tres factores que tienen un efecto sobre las empresas son la tarifa -que es administrada-, los insumos que se toman -y que no hay más remedio que pagarlos-, y el modo de tributación.

Entonces, como este es un tema complejo, el Banco de Previsión Social tampoco puede resolverlo por su cuenta sin afectar severamente la economía de las empresas.

Reitero: la tarifa, que en este caso la fija el Poder Ejecutivo, eventualmente debería variar.

Las preguntas refieren a si se han dado los pasos que ustedes entienden razonables como para que el tema se pudiera poner sobre la mesa, más allá de que pueda haber dos opiniones acerca de él.

**SEÑOR DOURADO.- Es importante destacar que cuando nos reunimos con el Presidente del Banco de Previsión Social, señor Murro, a pesar de que la decisión era que empezaba a regir para el 1º de junio, en ese momento aceptó extender por treinta días más la decisión, hasta el 1º de julio. Esa extensión de treinta días nos dio la posibilidad de entrevistarnos con ustedes y de comunicar al gremio esta decisión que nos involucra, porque si cambia la forma de tributación, ya estamos todos endeudados. Ese plazo -que agradecemos al Presidente del Banco de Previsión Social, porque entendió inmediatamente la realidad que nos chocaba de frente- es bienvenido, pero ya desde el 1º de junio los trabajadores tendrían que haber aportado de una forma diferente, lo que no han hecho, y nosotros decidiremos hoy en asamblea de qué forma vamos a pagar al Banco de Previsión Social la tributación del mes en curso.**

Uno de los puntos a considerar en la Asamblea es decidir qué vamos a hacer el 1º de julio, porque el software de nuestra gremial -que en un mundo de tres mil taxistas administra 2.234 taxistas afiliados- nos conecta "on line" con el Banco de Previsión Social, lo que hace que la tributación sea muy fluida. Solamente cambiar el software de nuestra empresa estaría en el entorno de los US$ 200.000 y llevaría un plazo no menor a seis meses poder adecuarlo a los efectos de seguir trabajando de la misma manera y de que los taxistas no caigamos en sanciones y multas permanentes.

El tiempo que se nos dio es hasta el 1º de julio. Agradecemos esos treinta días que se nos dieron, pero no son suficientes.

**SEÑOR TROBO.- Quisiera saber cuánto tiempo antes de la vigencia de la nueva norma el gremio del taxi se entera de que va a haber un cambio luego de equis cantidad de años.**

**SEÑOR DOURADO.- La aplicación iba a ser a partir del 1º de mayo. Conseguimos que se postergara y que fuera con la tributación de julio.**

En cuanto a las tarifas, ya no resisten más nada, porque el componente del combustible, de ser el 10% o el 11%, pasó a ser el 35%, y si seguimos subiendo las tarifas, no tendremos gente que pueda pagar el viaje, como lo demuestran hoy las largas colas de taxímetros en todas las esquinas. Entonces, achicaríamos más el salario, lo que haría que nuestra empresa estuviera en una situación ruinosa; esa es la realidad. La tarifa del taxi no resiste más, porque los uruguayos no resistimos más ningún aumento de tarifas. De esta forma, estaríamos ayudando a los informales, a quienes se les hace fácil competir con el taxímetro, porque con un autito pueden trabajar en la puerta del Banco de Previsión Social o en la de los supermercados grandes, como lo hacen; esto los dejaría en mejores condiciones que nosotros para realizar la tarea, porque no pagan Banco de Previsión Social, seguros, ni Dirección General Impositiva.

Esto también es grave porque si cambiamos la forma de ficto, cambia nuestra aportación al seguro de accidentes de trabajo. Una cosa va atada a la otra. Nosotros tenemos 7.770 taxistas que cotizan al Banco de Seguros del Estado y hay tres mil taxis que pagan a la Dirección General Impositiva todos los meses, regularmente.

**SEÑOR BRENTA.- Quiero saber cuál es el estado actual de la negociación con el Banco de Previsión Social, porque en principio hubo una extensión de los plazos establecidos y me imagino que habrá quedado abierta alguna instancia de diálogo con las autoridades. Quisiera saber si ustedes la han planteado, si les han dicho que no, o no la han solicitado. Hago esta pregunta para no desviarnos en otros temas, como las tarifas, porque me parece que nos estamos refiriendo al aporte de los trabajadores, que es lo que varía sustancialmente el aporte patronal.**

**SEÑOR SOCA.- En la reunión que habíamos solicitado al Directorio del Banco de Previsión Social para acordar esos espacios, esos tiempos, se nos notifica de esa resolución. Esa es la lamentable realidad. Nosotros fuimos a tener una reunión como esta que estamos manteniendo con ustedes, a contar nuestros problemas y dificultades, y ahí nos encontramos con una resolución -la primera del Directorio- que decía que a partir del 1º de junio se comenzaba a aportar por lo real, pero además estableciendo un ficto mínimo de aportación similar al actual.**

Dejado de lado el tema legal -porque como ya hemos dicho, hemos recurrido-, si se sostiene desde la teoría qué es lo real, lo real es eso y no hay por qué establecer mínimos. Si hay recaudación, habrá aportación y si no hay recaudación, no habrá aportación. Lo que se nos dijo en esa resolución fue: "Paguen aunque no haya recaudación".

Entonces, lamentablemente, no hubo posibilidad alguna de negociación y lo único que se consiguió, a instancias del señor Ariel Ferrari -quiero destacarlo-, representante de los trabajadores, fue que comprendiera que eso no podía entrar a regir a partir del 1º de junio y que había que generar un espacio para la instrumentación. Nosotros lamentamos mucho eso porque se hace aparecer como que tenemos una animosidad con el Banco de Previsión Social, cuando no es así. Al contrario; es nuestra futura solución para la pasividad y la solución actual para el seguro de enfermedad y el desempleo. Es la protección que tenemos y, por lo tanto, lo hemos defendido.

El señor Diputado Trobo preguntaba desde cuándo figura el ficto. En la carpeta que entregamos, aportamos una información que hemos obtenido, en la que en el Banco de Previsión Social el ficto aparece desde 1945. Con esto no queremos afirmar que no existiera antes; simplemente hoy, frente a ustedes, podemos documentar la historia de hace sesenta años, pero seguramente con anterioridad era igual.

Por eso nosotros queremos subrayar que deseamos cambiar. El Presidente hablaba de tecnología y queremos más tecnología para tener más seguridad para nuestros trabajadores y prestar un mejor servicio. Pero lo que no podemos hacer es prescindir de nuestra gente. Un taxi implica una persona y una persona un taxi; no hay otra realidad, además de esa.

**SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera saber si tienen información sobre la evolución del precio de las patentes en el mercado. Lo pregunto en la medida en que seguramente ese dato sea una prueba de si el**

**sector resiste o no una mayor presión tributaria.**

**SEÑOR SOCA.- ¿Se refiere a la patente del vehículo?**

**SEÑOR PRESIDENTE.- No; al valor de los permisos del taxi.**

**SEÑOR SOCA.- Lógicamente, la crisis de estos últimos años, fundamentalmente en 2003, llevó los permisos a valores realmente muy bajos, ubicados en una quinta o sexta parte de los que se tuvieron en 1993 o 1994. Ahora estamos alejados de aquella época de mayor cotización de nuestros permisos, porque los viajes se ubican en un tercio o un cuarto de los de ese entonces. Antes hacíamos un promedio de sesenta y cinco o sesenta y seis viajes por turno y hoy son veinte o veintiuno por día. Entonces, seguramente el valor de la patente esté reflejando esta realidad. Podemos decir que la cantidad de viajes diarios guarda una relación con la cotización.**

Además, hay un dato objetivo que cualquiera de ustedes puede obtener si accede a la página del Banco Central o se contacta con el sector de estadísticas y consulta por la serie de los viajes mensuales de nuestros taxis. De esa manera, se puede observar la evolución de los viajes en la época de la que estoy hablando cuando, promedialmente, por mes eran unos mil quinientos, mientras que hoy las cifras están en torno a los seiscientos cincuenta o seiscientos sesenta viajes por mes. A la vez, esta estadística refleja la estacionalidad. Sin lugar a dudas, enero es el mes en el que menos viajes hacemos -eso lo apreciarán en la serie de todos los meses de enero- y diciembre es el mes en que tenemos mayor cantidad de viajes, permanentemente. Consultando esa fuente oficial, podrán ver refrendado lo que respondemos ante la pregunta del señor Presidente.

**SEÑOR FERNÁNDEZ.- Yo soy un taxista de toda la vida. Trabajo todos los días y quiero recalcar que ha desaparecido el viaje tipo del jubilado que tomaba un taxi en la Caja de Jubilaciones e iba hasta El Cerro, que era lo normal. Los viajes que hoy tenemos son de unos $ 40; no hay viajes de $ 100. La gente, todos los días, sube y nos pide que le digamos cuánto sale el viaje de un lado a otro, a pesar de que estamos hablando de cifras de entre $ 42 y $ 50. No nos engañemos pensando que tenemos viajes como los de antes, cuando alguien podía pedirnos que lo lleváramos, lo trajéramos y lo esperáramos mientras comía pizza o compraba los cigarros.**

**SEÑOR TELECHEA.- No estamos en contra de que el viejito no tenga que ir hasta la Caja de Jubilaciones porque aparecieron otros medios, como Abitab, que le permiten que cobre cerca, pero se trataba de sesenta mil viejitos que llevábamos y traíamos. Nada nos mata, pero nos va hiriendo. La sociedad va cambiando y no estamos en contra de sistemas que son mejores para la gente de edad y para la seguridad, pero sin querer hay un montón de situaciones que han hecho que vayamos muriendo de a poco.**

**SEÑOR DOURADO.- Es importante que se sepa -el Diputado Brenta, que ha estado en la Junta Departamental, lo sabe- que hay taxistas que han viajado a otros países para poder pagar las cuotas del Banco aquí, mantener a su familia y esta microempresa, con la esperanza de volver a Uruguay.**

Hace pocos días llegó un amigo nuestro que esperó a juntar US$ 2.000, llegó con US$ 4.000 y pagó US$ 2.500. La Intendencia comprendió la situación y nos permitió hacer las inspecciones sin el titular, como antes era obligatorio. En forma excepcional, en los años 2001, 2002, 2003 y 2004, se permitió hacer las inspecciones presentando un poder; antes, si el titular estaba en Australia, debía venir aquí. Eso refleja la crisis en la que estamos inmersos y también el arraigo que tenemos con nuestro gremio y con nuestra herramienta taxi -que no es una herramienta como cualquiera, sino una matrícula que queremos, ya que cada uno está identificado por una matrícula que es el taxímetro-, así como el esfuerzo que hacemos para mantenerlo. Entonces, que una decisión no haga cambiar la realidad de nuestras familias; eso es lo que queremos.

Muchas gracias.

**SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos mucho la información brindada y les pedimos que a la brevedad nos hagan llegar la información que requerimos, en la medida en que eso determinará la fecha de la reunión con el Banco de Previsión Social que, por supuesto, realizaremos con celeridad.**

Se levanta la reunión.